

555572 5

MEMORIE

O

LETTERE

DI ARTURO GIULIOMONDO

SCRITTE AD UN SUO AMICO

IN OCCASIONE DI ALCUNE PROPOSIZIONI DEL SIGNOR COM-
MENDATORE AFAN DE RIVERA SULL' ECONOMIA
COMMERCIALE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE.

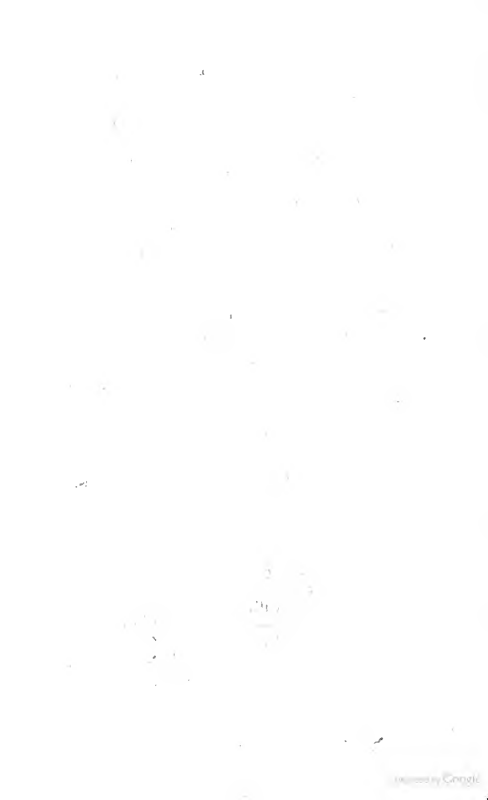


Napoli,

Dalla Tipografia *Clautina*,

1833.





PRIMA LETTERA.

Pregiatissimo Amico,

LA vostra stimabile curiosità alimenta la mia antica passione per la lettura che un tempo rendeva deliziose le ore tutte che mi avanzavano dalle mie occupazioni. La mia sgangherata salute mi ha reso infelice. Tutto è per me soffribile fuorchè la pena di non poter prostrarre la lettura così a lungo come vorrei; ma le vostre lettere operano in me un incanto. Le riflessioni che mi comunicate intorno i libri che escono alla luce sono così interessanti, che m'impegnano con trasporto a leggere e rileggere tutto ciò che forma l'oggetto del vostro

★

esame, e la vostra corrispondenza è per me tanto più grata, per quanto mi calma le affezioni ipocondriache, che pur troppo mi affliggono. Un egual prestigio ha in me operato il libro del Commendatore Afan de Rivera intitolato *Considerazioni su i mezzi da restituire il valore proprio ai doni che ha la natura largamente concesso al Regno delle due Sicilie*. Il titolo dell'opera promettendo lo scioglimento delle più difficili questioni della Politica Economia, coll'applicazione allo stato economico del nostro Paese, m'invogliò con tanta veemenza, che io lessi e rilessi rapidamente una opera degna di elogio e che fa onor sommo all'Autore. Debbo però confessarvi che per quanto lo stato descrittivo delle cose e de' luoghi eccitò la mia ammirazione, per altrettanto considerai, che erano degne di un maturo esame talune idee dell'Autore. Io però volli affrancarmi da qualunque meditazione, e confidai che voi, al vostro solito, nel farmi l'analisi di un libro che non

potea al certo sfuggirvi, mi avreste comunicato le vostre osservazioni. Io mi riservava di profittar de' vostri lumi, e controcambiarvi le mie idee. Non mi sono dell' in tutto ingannato; ma voi avete in parte tradita la mia aspettativa, da poi che, dopo di avermi con quell' usato purgatissimo discernimento parlato de' molti pregi di un libro tanto utile, e di avermi manifestato le vostre osservazioni su di alcune teorie dell' Autore che non sono perfettamente di accordo colle vostre idee, quasi stanco da tanta fatica, vi siete arrestato al meglio, e con quella gentilezza che vi distingue par che vogliate per forza che vi dica ciò che io pensi sul ristabilimento de' depositi commerciali, su i progetti di un Porto franco in Nisita, e di un Lazzaretto a peste in Miseno.

Siete in vero ben temerario, mio egregio amico, di esiger da me cose tanto difficili. Io sono oramai fuori esercizio di queste materie, e se un tempo passavamo

dolcemente le serate discorrendo di oggetti e di quistioni relative alle nostre relazioni commerciali ed all' economia politica del nostro paese , io rammento ora i dolci momenti di quelle istruttive conversazioni come un uomo lontano dalla patria sua si compiace delle care rimembranze della sua gioventù nel suolo nativo , e niente altro di più. In ogni modo voi avete un dritto di esiger tutto da me , e mal compenserei la vostra generosità se mi scusassi di aderire alle vostre premure. Voi però soffrirete che io vi esponga le mie idee senz' alcun' ordine e come cadono sotto la penna a forma di memorie o lettere , dichiarandovi, che mi prefiggo piuttosto di dirvi le mie opinioni, anzi che fare osservazioni critiche .

L' illustre Autore parlando de' depositi commerciali rammenta i caricatoi di Sicilia , e conchiude che » questa utilissima istituzione fu abolita con grave danno dell' » l' agricoltura e del commercio , ed il

» suo imperioso bisogno la fa tuttavia sus-
 » sistere , benchè sia privata del suo mi-
 » glior pregio qual era la guarentia .

Io non saprei quanto possa dirsi esatta questa proposizione .

L' origine dei così detti Caricatoj in Sicilia è antichissima . Io non amo di avvicinarmi a coloro , che credendo di nobilitar coll' antichità un tale stabilimento rimontano fino ai bei giorni di Roma , assimilando i maestri Portulani agli antichi Limarchi . È fuor di dubbio però che la sua origine si ravvolge nell' oscurità de' tempi , e buone ragioni inducono a credere che altro non erano , che liberi e spontanei depositi di granaglie , che i proprietari de' generi formavano in luoghi adatti all' esportazione , in quel modo che oggi i cereali della nostra Puglia si portano in Manfredonia ed in Barletta per ivi imbarcarsi e condursi altrove . Un forte dazio era imposto sull' esportazione de' cereali col nome di *Tratta* , che ben fruttava al Governo . Facile n' era la

riscossione e certo il prodotto, perchè immancabile era allora la ricerca delle vicine nazioni. Il Governo, per assicurare l'integrità dell'imposta, limitò a determinati luoghi l'estrazione de' grani. Un' altro passo si diede vietandosi nei luoghi ove vi era un regio caricatoio l'estrazione delle granaglie dai particolari magazzini, e non vi era anno che pel ramo della Portulania non emanavano ordini di regolamenti. Se voi avrete la sofferenza di consultare i volumi delle Prammatiche rimarrete al certo sorpreso non tanto per la gran folla delle disposizioni ed istruzioni relative all'amministrazione de' caricatoi, quanto per i vincoli regolamentari ai quali le vedute fiscali e finanziere rendevano soggetto il commercio de' grani. Non era questo il solo inconveniente. Ridotto il commercio e la conservazione de' cereali sotto la forma di una pubblica amministrazione affidata ad impiegati di ogni classe, avvenivano spesso dei furti e delle frodi,

ed i proprietari che forzosamente dovevano ivi depositare i grani per commerciarli risentivano perdite irreparabili. Un sì grave male affliggeva la pubblica economia nella parte della produzione e del commercio, e rifluiva benanche a danno dell' Erario minorando gl' introiti delle tratte. Fu allora che per parte del Governo si promise la guarentia del deposito, e quindi scaturirono gli abusi su le tare che si colorirono sotto tante denominazioni di *polvere* e di *pietra*, d' *ingordo*, *straordinaria*, del 2 per $\frac{0}{0}$; e su talune specie di frumenti se non isbaglio, cioè sul grano punto di mascarella secca, la tara era arbitraria e dipendente dal giudizio de' ricevitori.

Sarebbe lungo pur troppo il descrivere i metodi de' caricatoi, e rilevarne i vizi e gli abusi che di tempo in tempo si erano introdotti. Ma qual prò stancar me a scrivere, e voi a leggere notizie che formerebbero l' oggetto di un trattato, anzi che di una lettera confidenziale? Basta

l'aver enunciato, che la organizzazione de' caricatoi era di una forma tutta finanziaria; ch'era una dipendenza della Portulania che tanto affliggeva il libero traffico de' cereali con danno dell'agricoltura e del commercio; ed in fine ch'era lesiva de' dritti della proprietà.

Il commercio de' grani reclamava da lungo tempo la libertà e l'affrancazione delle tante formalità regolamentarie, ch'erano state consigliate dai mal fondati timori annonari, e dallo zelo fiscale per assicurare la riscossione de' dritti delle tratte. Or sebbene io mi ricordo di aver letto qualche antico Scrittore intorno il libero commercio de' grani, pure l'Europa è debitrice al nostro Abate Galiani de' primi lumi che rischiararono un'opinione che oggi si vede così felicemente, ma che allora giaceva sepolta fra gli errori delle abitudini. I suoi dialoghi sul commercio de' grani illuminarono i Governi sulla libertà da accordarsi a questi prodotti, e che nel libero loro traffico

la pubblica annona avrebbe ritrovata la più solida guarentia .

Noi dobbiamo esser grati al Real Governo per aver resa libera ed esente dai dazi l' estrazione di quasi tutte le produzioni indigene e specialmente de' cereali . Sciolto adunque il commercio de' grani dalla gravezza delle tratte e dai vincoli della Portulania , cader dovea l' antico sistema de' caricatoi che , pur nella esistenza delle Tratte e della Portulania , reclamava una riforma dagli abusi . I caricatoi però avevano il pregio di pubblico deposito , ed erano una specie di banco frumentario .

Nello sciogliersi perciò il commercio de' grani da ogni soggezione conveniva conservare i soli vantaggi che offrivano i caricatoi .

Or col decreto del 4 giugno 1819 si considerò che , la proibizione di non potersi estrarre i frumenti o altri cereali dai luoghi ov' esistono i regi caricatoi se non quando vi concorra la condizione di essere

stati riposti nei caricatoi medesimi, era di ostacolo alla libertà commerciale e di sommo pregiudizio all'agricoltura, e che i caricatoi sotto l'aspetto soltanto di pubblico banco frumentario offrivano de' vantaggi. Coerentemente ad un tal principio si permise ripostarsi i grani in tutti i luoghi marittimi, ove per lo meno si contassero riuniti 40 fuochi; si conservarono i regi caricatoi di Girgenti, Sciacca, Licata, Teranova, Termini, e Catania, ne' quali sollevano depositarsi le cinque qualità di grani riconosciute in Sicilia; si abolì la tara detta di polvere e di pietra; e si fissarono e riformarono le altre tare onde non gravare il produttore ed il commerciante. Gli anzidetti regi caricatoi furono dichiarati depositi volontari ovvero liberi banchi frumentari di pubblico comodo: quindi fu a tutti permesso d'immettere conservare ed estrarre i grani tanto dal caricatoio quanto dai particolari magazzini.

Io non posso dire di essere al corrente degli affari di quell' Isola , ma sono informato che , appena il commercio de' grani si svincolò dagli antichi nodi ed i produttori si videro abilitati al libero esercizio de' loro dritti su le proprie merci , restarono inutilizzati tutt' i caricatoi de' particolari , e tra quei di regia amministrazione i caricatoi di Termini e di Catania , dove l' impero di una legge e non l' interesse obbligava a depositare i grani .

Mi riesce quindi impossibile il concepire ciò che abbia inteso di dire il nostro Autore , che l' utilissima istituzione de' caricatoi venne abolita , e che il suo imperioso bisogno la faccia tuttavia sussistere benchè sfornita di guarentia .

Non è già supponibile che si voglia compiangere l' abolizione delle tratte e de' regolamenti di portulania , che inceppavano il traffico de' cereali . La libertà , e l' esenzione da ogni pagamento di dazio è il più grato dono che possa farsi al com-

mercio . Se i caricatoi di Sicilia offrivano il vantaggio de' banchi frumentari , un tal pregio venne conservato con una guarentia più estesa e sicura che acquistò la fede pubblica colla riforma degli abusi ; e l'esperienza più saggia delle teorie ci dimostra che , in vece di sussistere i caricatoi de' particolari , si sono finanche abbandonati quei di regia amministrazione di Termini e di Catania , ancorchè rivestiti del pregio della guarentia .

I nostri antichi depositi che l'Autore encomia e de' quali par che ne desideri il ristabilimento , non avevano alcun vantaggio de' caricatoi di Sicilia, e ne ritenevano tutti i difetti . Essi erano anche presso di noi una conseguenza degli odiosi nodi delle tratte , e de' maestri portulani . Voi già sapete che l'estrazioni di quasi tutte le mercanzie nazionali erano soggette ai dritti delle tratte introdotti da CARLO I. d' Angiò , che creò benanche i maestri portulani per custodire i porti e le maremme del Regno, acciò niun

genere si fosse introdotto o estratto senza la di loro intelligenza, e vi ricorderete che le tratte alcune erano sciolte, altre legate. Oltre il pagamento de' dritti delle tratte nulla noi potevamo estrarre neppur da una provincia per un' altra senza il *mandato* de' segreti e maestri portulani, onde assicurarsi da costoro che su i generi si era riscossa la tratta. Per questa ragione si era stabilito che ne' luoghi vicini alle marine non si potevano tenere generi soggetti alla tratta. Eravamo quindi obbligati di depositarli ne' luoghi indicati dai maestri portulani, i quali siccome esercitavano giurisdizione su tutti gli oggetti di commercio che soggiacevano alle tratte, così erano divenuti gli arbitri del traffico marittimo.

La formazione adunque de' nostri antichi depositi era l' effetto di questo sistema restrittivo e vincolante, e se questi luoghi soltanto sembravano ricchi di generi e di operazioni commerciali, tutto il resto del paese giaceva nella inazione e nello squal-

lore : Il vagheggiare isolatamente i nostri antichi luoghi di deposito vi menerebbe al certo in molti errori qualora non vi recate col pensiero a tutto il rimanente della superficie del Regno.

Ringraziamo adunque i tempi, e la sapienza del nostro Governo che à operato la nostra salvezza rendendo libero ed immune il commercio e la circolazione di tutte le produzioni nazionali.

Guardatevi però dal cadere in errore, e non credete già che l'Autore far volesse ritornare gli antichi sistemi. Per quanto egli sembri in talune cose appassionato delle istituzioni de' nostri maggiori è pur troppo illuminato da non far cadere affatto il sospetto che egli possa desiderare il ritorno delle abolite gravezze e restrizioni, e se vi ò rammentato le tratte ed i portulani siate ben lontano dall'attribuirgli il gusto per quegli stabilimenti. Io non ò avuto altro fine che di farvi guardare nel suo giusto punto di veduta cosa erano le no-

stre antiche istituzioni commerciali perchè non deplorate la di loro rovina.

Non è già, mio ottimo Amico, che io non trovi plausibile l'idea dell'Autore della formazione degli empori commerciali. Dico soltanto che questi depositi devono esser liberi e senza alcun legame di amministrazione pubblica. Lasciamo al commercio la libertà di tutte le sue operazioni. I negozianti sono gelosi, che altri e molto più che l'Autorità pubblica, e gl'impiegati si frammischiano nei loro affari, e negli esami e verifiche delle loro mercanzie. La fede pubblica ed il credito su le qualità delle mercanzie non si acquista col colpo delle autorità, ma coll'abitudine di reiterate operazioni costanti e fedeli da ispirar la fiducia. È interesse de' proprietari e de' negozianti di fare acquistare i gradi di confidenza alle loro mercanzie, di perfezionare i prodotti, e di dare ai medesimi il maggior valore che sia possibile. L'obbligo forzoso d'immettere i generi nei

pubblici depositi per commerciarli è un ostacolo al perfezionamento delle produzioni, ed ancorchè il Real Governo facci rimaner liberi i depositi nel modo che ha dichiarato liberi i caricatori di Sicilia, sarà sempre a temersi, che gli agenti della pubblica amministrazione s'impegnino di estendere la loro influenza ed il loro potere su tutte le derrate, e se la pubblica autorità sarà sempre pronta a frenare qualunque arbitrio, non può essere giammai tanto vigile da impedire gli abusi che sordamente s'introducono in tutte le istituzioni, o d'impedire almeno i progetti di regolamenti e di nuove ordinanze che vivamente sogliono sollecitarsi dagli amministratori. Questi pericoli ecclissano benanche il lume de' vantaggi che potrebbe riflettere da tali istituzioni, ancorchè avessero la forma di banchi e rendessero commerciabili le carte rappresentanti il genere depositato.

È un principio ormai conosciuto che, per quanto la pubblica autorità sia ineffi-

cace , e forse alle volte nociva nel dirigere e regolare i processi delle industrie e delle operazioni commerciali , per altrettanto è dimostrato la forza de' governi nell' agevolare per vie indirette la industria de' particolari , costruendo e conservando le pubbliche strade i canali i porti , e creando stabilimenti atti a diffondere e custodire le umane cognizioni .

Sotto questo rapporto l' opera del Signor Commendatore Afan de Rivera per le notizie di fatti e per le descrizioni de' luoghi si rende della più grande utilità , e presenta le maggiori speranze di un felice avvenire. La scelta de' siti per gli empori , ossia depositi commerciali , non può essere nè più giudiziosa nè più esatta . Abbandonando l' idea di organizzare questi depositi sul modello delle antiche istituzioni , bisogna confidare ne' lumi dell' Autore che trovasi rivestito della carica di Direttore Generale de' ponti e strade , e nelle cure del Real Governo perchè facili e comode

si rendano le comunicazioni ed i trasporti de' generi dall' interno nei luoghi d' imbarco. È questo l' espediente più efficace per dare il massimo valore ai prodotti, facilitandosi cioè il commercio, col di cui mezzo si arriva alle volte finanche a dar valore alle cose che non ne hanno. Si cita da tutti a questo proposito l' esempio dell' Inghilterra, e con ragione: E convien persuaderci che quanto più libere e spedite sono le comunicazioni, tanto più rapide e più numerose sono le risorse, i profitti ed i valori, che provengono dall' agricoltura dall' industria e dal commercio. È consolante per noi che una tal verità è profondamente sentita dal chiarissimo Autore. Quando si sarà ottenuto l' incalcolabile vantaggio delle strade, e quello della formazione e mantenimento de' porti, voi che siete più giovine di me godrete i felici effetti delle provvide cure del Governo. Questo solo bene sarà sufficiente. Tutto il resto convien abbandonarlo

all'attività degli speculatori ed alle loro fertili combinazioni per ritrarre il maggior profitto dai loro prodotti .

Ma questo basta per ora . Potrò continuare al primo agio , avendo or bisogno di riposo .

Sono ec.

Napoli 1.º febbrajo 1833.

P. S. Nel momento di lasciar la penna si presentano alla mia mente le vostre sollecitudini per codesto porto , e l' enfasi colla quale sollevate chiamare i porti altrettanti ponti di comunicazione con tutti i luoghi esteri . Vivendosi in codesto paese coi soli mezzi del traffico e del commercio eravate impazientissimo perchè in attenzione degli sperimenti de' nuovi progetti di costruzioni , si trascuravano le ristaurazioni

e gli usati metodi da render sicuri gli approdi e le stazioni de' legni. Calmato ora da quella specie di parosismo vi prego di rendere un tributo di ammirazione alle dotte e profonde investigazioni dell'Autore su l'articolo de' porti.

SECONDA LETTERA.

Pregiatissimo Amico,

Vi ringrazio del gentile complimento che mi fate di riscontro alla lettera del 1.^o corrente. Voi però, nel manifestarmi il desiderio di leggere il prosiegua delle mie riflessioni, mi fate nuove domande, e svolgete un nuovo campo di quistioni. Sembra quindi di volermi quasi imporre che io prima di parlarvi de' Portofranchi, e de' Lazzaretti esaminassi quello che dice l'*Autore delle considerazioni*, cioè » che la guerra della rivoluzione avendo fatto restringere, e cambiare le nostre relazioni commerciali e » diminuire la nostra marina mercantile, » senza aver potuto alla pace generale ri-

» stabilire le nostre antiche relazioni , con-
 » venga seguire e perfezionare le istitu-
 » zioni commerciali de' nostri maggiori ,
 » che l'esperienza ha fatto conoscere esse-
 » re adattate alle nostre circostanze . «

È vero , mio buon Amico , che nel libro del Signor Afan de Rivera vi è questo pensiero , ma siccome non era , e non è affatto nè delle mie forze nè delle mie intenzioni di portare un'analisi su le diverse proposizioni dell'autore , così credei sufficiente quello che colla mia precedente lettera vi scrissi , cioè che , le nostre antiche istituzioni commerciali non essendo che il risultamento delle passate vessazioni fiscali e feudali , non meritavano al certo il desiderio del di loro ritorno .

Io conoscendo la vostra curiosità che non rifina giammai , ed il vostro genio di rimontare all'origine delle cose , mi era riservato nel parlarvi del porto franco di fare un rapido cenno su lo spirito che ha seguito ne' vari tempi il commercio de' po-

poli e , fermandomi all' epoca attuale , esaminare qual grado di confidenza meritano le istituzioni franche. Io vi attenderò la parola fra pochi altri giorni. Per ora contenatevi che vi dica poche cose su di ciò che ha richiamato la vostra particolare attenzione .

È fuor di dubbio che la guerra della rivoluzione , ma più di tutto i lumi del secolo ; la propagazione delle umane cognizioni ; lo spirito di attività delle invenzioni ; ed in fine l'applicazione delle scienze e della chimica alle arti ed alle manifatture , han fatto cambiare non già le nostre sole relazioni commerciali , ma quelle di tutti i popoli . Ciascuna nazione migliorando i suoi processi di coltura e d' industria crea , e si procura un' immensità di produzioni che pria non avea . Le illuminazioni a gas idrogeno ; i così detti oglietti che si ricavano dai semi di talune specie di cavoli ; e la prodigiosa coltivazione degli ulivi in tutti gli altri paesi , e specialmente

nella Spagna e nell' Africa fanno meno ricercare i nostri olii; ma la cosa più sorprendente è che la Crimea, l' Egitto, anzi l' America istessa son venute a versare i loro grani e le loro farine nell' istesso paese di Cerere.

Questa immensa creazione di nuove produzioni agricole in suoli vergini e non sfruttati, e di manifatture con processi più facili e meno dispendiosi, mentre ha moltiplicato le masse de' valori, ha fatto naturalmente diminuire le ricerche, ed à fatto abbassare i prezzi de' nostri prodotti naturali divenuti ancora più abbondanti, dopo che le terre rese libere dai servaggi e prestazioni feudali; sciolte dai vincoli de' fedecommessi; e sottratte dalle così dette *mani morte* si sono notabilmente migliorate.

Il deprezzamento adunque delle nostre produzioni non è già l' effetto dell' abolizione delle nostre antiche istituzioni che, qualora sussistessero o ritornar si facessero, cagionerebbero la nostra totale rovina, ma bensì del cambiamento delle istituzioni po-

litiche di Europa che ha dato l'impulso alla creazione di tanti valori; in una parola ad un'abbondanza generale, che pur è la felice conseguenza de' lumi sparsi dagli Economisti del secolo passato che han formato la parte principale de' vostri studi.

È ben difficile il lusingarci, che l'Europa possa retrogradare, e che le nostre naturali produzioni riacquistino nel mercato generale quel prezzo che aveano, allorchè pochi erano gli emuli, e scarsi i rivali. La nostra Puglia, e la Sicilia soltanto sperar potrebbero un avvenire più felice in rapporto ai grani. Sebbene coll'ultimo trattato di pace fra la Russia e la Porta, la libera navigazione del Mar Nero avesse destata qualche agitazione al commercio italiano, e sebbene malgrado i forti dazi d'immissione siansi riprodotti in quest'anno gli esempi di taluni carichi di grano estero immessi nel Regno, pure è da confidarsi, che dopo il primo periodo della civilizzazione de' nuovi paesi che si presentano su l'ori-

zonte politico commerciale, vale a dire dopo che le nuove terre sieno sfruttate e stanche, e le nuove popolazioni accresciute, non sboccheranno al certo da Odessa e dalle riviere del Mar Nero quelle immense quantità di frumenti che han tanto afflitto il commercio de' nostri cereali. Ma lasciamo queste lusinghe all' esperienza, che in materia di economia commerciale fa spesso naufragare i più ponderati vaticini.

Non credete però, mio buon Amico, che siamo i soli a sentire le conseguenze di questa molteplicità di valori e di produzioni. Gittate uno sguardo su' paesi esteri, e vedrete che ancor ivi rigurgitano le produzioni, e che si oltrepassano tutti i confini nel ribasso de' prezzi per poterle smaltire. Confrontate un poco gli antichi, e gli attuali prezzi coi quali noi acquistiamo dagli esteri i di loro generi e le di loro manifatture, e vi convincerete, che la di loro sorte è forse al di sotto della situazione della nostra pubblica economia.

Or in questo stato di cose , qual' espediente avreste voi consigliato per rivalerci delle nostre perdite ? Sarebbe stato ben inutile richiamare la memoria de' nostri maggiori . Conveniva misurarci cogli uomini e colle istituzioni presenti , ed avvalerci degli stessi mezzi generalmente adottati dalle altre nazioni rivali , le quali con impedimenti daziari frapponevano un ostacolo all' introduzione de' nostri generi . Erano questi 1.° Un estesa libertà di estrarre tutte le produzioni indigene affrancandole non solo da ogni pagamento di dazio , ma benanche dalle formalità doganali ; 2.° Protezione favori e premii d' incoraggiamento per le costruzioni e per la navigazione della nostra marina mercantile ; 3.° Favorire e proteggere direttamente ed indirettamente lo stabilimento delle manifatture , e creare nuovi valori e nuove produzioni . Erano questi e non altri i modi come compensarci .

Grazie a' lumi ed alla saggezza del Real Governo , che a tempo opportuno ci

ha provveduto di tutti questi mezzi. L'attuale legge di navigazione di commercio, e le tariffe doganali formano un monumento di beneficenza del nostro Governo, a pro del nostro commercio delle nostre industrie e della nostra marina mercantile. La nostra bandiera affronta oramai per effetto degl'incoraggiamenti del Governo le lontane navigazioni delle Americhe, e del Baltico, mentre prima era ristretta nel golfo Adriatico, e nel Mediterraneo, senza che mai sortisse lo Stretto di Gibilterra; uno scolo si è dato alle nostre produzioni mercè un traffico attivissimo de' nostri legni mercantili; ed in fine non dispreggevole è lo stato delle nostre manifatture. Leggete il colpo d'occhio su l'industria agricola, e delle manifatture del Regno di Napoli del Signor Millenet, e voi non solo ammirerete il talento osservatore, ed il buon senso di questo scrittore francese, ma resterete soddisfatto nel rilevare i progressi, che presso di noi han fatto le fabbriche di lane, di

cotoni, e de' tessuti di queste materie; le manifatture di seta; le fabbriche di cuoi, pelli, e guanti; le cartiere; le stamperie; le fabbriche di terraglie, di vetri, lastre, cristalli ec.

Or se le nostre produzioni agricole son diminuite di prezzo, la massa però tanto delle dette produzioni, quanto delle altre industrie sono cresciute; e quindi senza alcun pericolo di errore voi potrete francamente asserire che i valori e le ricchezze si sono moltiplicate anzi che diminuite.

Una pruova irrefragabile di questa mia proposizione voi, da imparziale osservatore, la troverete nell'accrescimento della popolazione, e nei maggiori comodi della vita estesi ora a quasi tutte le classi di persone. Il vero mezzo per conoscere lo stato di floridezza o di decadimento delle nazioni si è l'osservare se la popolazione diminuisce o aumenta; ed a fronte di una popolazione sempre crescente è ben fallace il giudizio della sua retrogradazione.

È vero che malgrado questa incontrastabile moltiplicazione di popolazione, e di valori son frequenti le querele e le doglianze su la miseria, ma ricordatevi il verso di Ovidio.

Quo plus sunt potae plus sitiuntur aquae.

Quanto più si aumentano i comodi della vita tanto più crescono i desiderî di soddisfarli, e quanto più questi comodi si possono facilmente avere tanto più i desiderî si estendono a tutte le classi delle persone che compongono la società civile. Se invece perciò d'invocar le istituzioni de' nostri maggiori ci sforzeremo d'imitarli nella loro sobrietà, potremo essere più felici.

Non potendo adunque lusingarci che le nostre derrate sieno così generalmente ricercate come lo erano una volta, io sono di accordo coll'opinione dell'autore, che venga offrirle all'estero al miglior prezzo che si possa, ma che per rivalerci delle perdite, anzi che ricorrere alle vecchie istituzioni, dobbiamo rivolgerci soltanto a mi-

gliorare i metodi di produzione , onde raccogliere e trasportare i generi col minor dispendio che sia possibile .

Non saprei poi indovinare da quali elementi abbia l'autore ritratta la notizia della diminuzione della nostra marina mercantile . Voi non ignorate che oggigiorno l'intero traffico dell'Adriatico si fa con bastimenti nazionali , e vi ripeto che ora frequente è divenuta la navigazione de' nostri legni mercantili al di là dello Stretto di Gibilterra , e che quest'attività è dovuta ai favori accordati dal Governo . Io conservo fra le mie carte alcuni stati della nostra marina che vi acchiuderò , e voi dagli stessi apprendere , che non mai potevamo lusingarci di vederla in un grado di tanta floridezza , che forse eccede i nostri bisogni .

Sono ec.

Napoli 5. febbrajo 1833.

P. S. Gli stati che indicano la situazione della marina mercantile de' domini al di qua del faro, e che ho ritrovato fra le mie carte sono riferibili agli anni 1823 1824, e 1825, non essendomi più riuscito di avere il prosieguo. Io vi acchiudo la copia soltanto di quello del 1825, assicurandovi di essere stato fedelmente estratto dalla matricola generale esistente presso la Direzione Generale di navigazione di commercio. Lo stato di situazione del 1823 presenta un numero di bastimenti di 3,547 che complessivamente componevano la portata di 84,754 tonnellate, oltre di altri 1034 piccoli legni: E lo stato del 1824, all'infuori de' piccioli legni, presenta un numero di bastimenti di 3712, che componevano la portata di 100,299 tonnellate. Voi osserverete dall'annesso foglio, che lo stato di situazione del 1825 supera quello del 1824. È dunque fuor di dubbio che la nostra marina mercantile si trovi non solo in uno stato florido, ma su di un

piede benanche di una prosperità sempre
 crescente . Io avrei curiosità di conoscere
 l'attual situazione almeno de' legni , che
 sono al di sopra di 200 tonnellate , per
 rilevare gli effetti de' premii accordati dal
 Real Governo dopo il 1825 per incorag-
 giare le navigazioni del Baltico , e quelle
 di lungo corso nelle Indie Orientali ed
 Occidentali .

Stato de' legni mercantili ascritti nelle matricole delle Commissioni marittime de' Dominii al di qua del Faro al 31 Dicembre 1825.

DENOMINAZIONE de' LEONI.	NUMERO de' LEONI.	NUMERO di TONNELLATE.	OSSERVAZIONE.
Polacche.	16	4139	Nel presente stato non sono comprese le picciole barche al di sotto di 26 palmi il di cui numero ascende a circa 1200.
Brigantini.	219	51,652	
Pinchi e Martingane.	12	438	
Golette e Scunner.	16	1339	
Bombarde.	33	2953	
Sciabecchi.	25	1216	
Filuconi.	70	2352	
Martinganelle, Marielle, Tartanelle.	41	1713	
Trabaccoli, Pelaghi Mistici.	107	5264	
Bovi e Bracciere.	27	743	
Paranzelli.	848	20,580	
Barche Filuche.	2394	13,749	
<i>Totale generale . .</i>	3808	106,138	

TERZA LETTERA.

Fedele alla mia parola eccovi, mio Amico, un rapido cenno sul commercio de' popoli, e le mie idee su i Portofranchi.

Lo spirito di commercio successe a quello delle ardite imprese animate dalla forza e da barbare rivalità. Prima del duodecimo secolo i mari appena erano frequentati dai popoli che ne abitavano le costiere. Le crociate diedero il primo impulso alle conquiste, e lo spirito di divozione unito a quello del traffico diede la prima direzione alla scienza del navigare. Questa inclinazione però che era feroce di rivalità e contenea tutt' i semi di distruzione, fece abortire le più grandiose imprese, che a ragione occupano il primo

posto nell' istoria de' tempi . Del pari che un condottiere di uomini armati essendo il primo a piantare il suo vessillo in una città credea di esserne divenuto padrone, i navigatori credeano di disporre del commercio di quei luoghi che erano stati i primi ad occupare . La barbarie de' costumi di que' tempi non avea altro di brillante che la scambievole distruzione , ed i possedimenti commerciali soffrivano le stesse orride vicende delle politiche , e le conquiste del traffico , che pur doveano esser quelle della pace , si contrastavano colle armi .

Sotto l' influenza di questo genio di usurpazioni e di distruzioni si valicò l' oceano , si scoprirono le Americhe ed il nuovo camino delle Indie . I mari quindi divennero anche oggetti di dispute di dominio ; i Pontefici dovettero accorrere colle loro bolle per fissare su l' immensità dell' oceano linee di demarcazione ; e la nostra giurisprudenza patria divenne anche

celebre per la disputa del dominio del golfo Adriatico colla Repubblica di Venezia .

Sembra inconcepibile che il commercio , non crescendo che all' ombra della pace e della libertà , divenne la causa di guerre e di organizzate vessazioni . Sotto tale influenza di conquiste commerciali sorse quel famoso atto di navigazione degl' Inglese cominciato al tempo di Cromwell , e terminato nel Regno di Carlo II. , col quale si proibì finanche ai vascelli stranieri di portare in Inghilterra produzioni non appartenenti alla nazione portatrice . Questo esempio venne imitato dagli altri Stati di Europa e specialmente da quelli che aveano Colonie . Quella politica adunque chiuse i porti al commercio , e convenne rintracciare un' aura di protezione e di libertà nelle reciproche convenzioni . Fu questa l' epoca in cui cominciarono fra le nazioni i Trattati di commercio , ed è da considerarsi come il primo trattato quello conchiuso fra l' Inghilterra e la Spagna in Madrid nell' anno 1667 ,

da cui derivarono i noti privilegi, che le bandiere inglese francese e spagnuola godevano nei nostri porti. La maggior parte delle guerre fra le nazioni non aveano altra causa che le rivalità, e l'usurpazione del commercio e della pesca, e tutte da qualunque motivo fomentate terminavano con trattati di commercio. Il commercio adunque divenne un oggetto serio di politica, e siccome non si conosceva la scienza della pubblica economia, il solo principio che regolava le vedute de' Governi ne' rapporti commerciali era la conquista; e l'astuzia di abbattere gli stabilimenti e le relazioni delle straniere nazioni.

Da un tal principio emanarono quei tanti errori di teorie, che fecero aberrare di buona fede gli Uomini di Stato destinati a regolare i destini de' popoli, e quindi si riteneva come un assioma che una nazione non poteva col commercio arricchirsi senza la distruzione delle altre. Gli Stati uniti di America, per quanto io sappia, fu la

prima nazione che ravvisò l'errore di questo principio, e meglio consultando i suoi interessi s' impegnò a far divenire ricche e produttrici le vicine popolazioni colle quali dovea essere in contatto commerciale, su la convizione che con una nazione povera e mancante di produzioni nulla potea cambiarsi, vale a dire nulla potea darsi se nulla potea riceversi in compenso, e che quindi ogni commercio si sarebbe estinto.

L' Europa deve ai lumi de' filosofi, e non de' politici lo scoprimento degli errori di questo sistema di rivalità commerciale. Gli scrittori del secolo passato hanno altamente declamato contro i mali infiniti de' regolamenti esclusivi, delle rappresaglie, de' trattati di commercio, che erano altrettante modificazioni del sistema esclusivo. Si avvertì di essere nelle mire benefiche della natura di procurare coi cambi il vantaggio reciproco de' permutanti, e che, senza favorire una nazione particolare a spese delle altre, essa vuole che un popolo

dia il suo superfluo per poter acquistare ciò che gli manca , e che tali comunicazioni non sieno limitate ma estese a tutti i rami della società universale . Questi principii s' insinuavano a poco a poco ne' Governi , e surse la lotta e l' attrito delle opinioni , e quindi la scienza della politica economia con i suoi diversi ed opposti sistemi . L' Inghilterra ch' è sempre la prima a scuotersi al lume delle verità utili e profittevoli secondo le differenti combinazioni de' tempi , sembra di essere stata la prima a convincersi che la sua prosperità non era dovuta al suo sistema esclusivo e rivale , ed ai vantaggi de' trattati , ma bensì al genio attivo e fertile di combinazioni de' suoi abitanti ; a quello spirito d' invenzione , di cui la natura li favorisce ; in fine a quella guarentia di dritto e di fatto delle cose e delle persone , che ispira la confidenza tanto necessaria per la perseveranza nelle intraprese e negli stabilimenti commerciali . E se la memoria non

mi tradisce, credo che, sotto il Ministero di Canning, l'Inghilterra avesse cominciato a far uso di questi nuovi principii, che pel passato si presentavano vacillanti agli uomini di Stato resi timidi dalle lunghe abitudini, conchiudendo de' trattati di reciprocanza con alcuni Stati delle Americhe. È quindi oggi di moda l'opinione delle convenzioni di commercio basate sul piede di vantaggi scambievoli, dette perciò trattati di reciprocanza, ed un tal sistema voi considerar lo potete benissimo come una transazione fra le vecchie e le nuove opinioni; vale a dire fra il vecchio sistema mercantile esclusivo, coll' assoluta libertà di commercio tanto vagheggiata dai filosofi.

Voi quindi vedete bene, mio buon Amico, che lo spirito di rivalità col quale nacque e crebbe il commercio non lo ha giammai abbandonato, ha cambiato di forma prendendo il genio de' secoli ma non mai si è estinto, ed anche oggi predomina quello spirito medesimo che comparve sul

principio ardito feroce distruttore ; indi rivestito di tutta l'astuzia della politica ; ed oggi brillante di tutte le opinioni degli Economisti .

Io al par di voi sarei uno de' più caldi partigiani dell' assoluta libertà di commercio e di un assoluta abolizione delle dogane , se non vedessi che questa idea merita di essere assimilata come tanti altri onorevoli sogni filosofici , alla Repubblica di Platone . Eppure lo credereste ? questo liberale disegno lo concepì finanche Nerone allorchè stanco delle doglianze del popolo per l'immodestia degli appaltatori *dubitavit Nero* (al dir di Tacito) *an cuncta vectigalia omitti iuberet ; idque pulcherrimum donum generi mortalium daret . Sed impetum eius , multum prius laudata magnitudine animi , attinuerit Senatores , dissolutionem imperii docendo , si fructus , quibus Respublica , sustineretur , diminuerentur . Quippe sublati portorii* (portorii chiamavansi dai Romani i vettigali su l'estrazione ed immissione

delle merci perchè imposti sotto il pretesto della costruzione e mantenimento de' porti) *sequens ut tributorum abolitio expostularetur: Plerasque vectigalium Societates a consulibus et tribunis plebis constitutas acri etiam populi Romani tum libertate. Reliqua mox ita provisa , ut ratio quaestuum et necessitas erogationum inter se congruerent.*

È vero che , non essendovi allora quello spirito di rivalità commerciale , non per veduta di pubblica economia Nerone far volea il bellissimo dono di affrancar le comunicazioni da ogni impedimento daziario, ma il Senato considerò, che sarebbe caduto l'impero se diminuissero gl'introiti e non fossero coordinati in modo *ut ratio quaestuum et necessitas erogationum inter se congruerent*, cioè secondo la frase del tempo , non si serbasse un esatto equilibrio nello Stato discusso della Repubblica .

Vi son dunque bisogni di pubblica finanza da sodisfare che rendono necessaria l'esistenza delle dogane , ed a ciò si ag-

giunge l'altra più imponente ragione della rivalità delle altre nazioni, colle quali dobbiamo controbilanciare le nostre relazioni commerciali.

Ricordatevi dello stato in cui si trovava il nostro commercio dopo la pace universale, che vi descrissi colla lettera precedente. Moltiplicate le produzioni di ogni natura da per ovunque, tutte le nazioni sentivano il bisogno di vendere le loro mercanzie, di favorire la navigazione della propria marina mercantile, e di consumare i di loro indigeni prodotti. Forti ostacoli daziari quindi frapposero all'introduzione de' nostri generi ed alla navigazione della nostra marina. La nostra situazione commerciale era ben desolante per effetto di questo sistema di rivalità adottato da tutte le altre nazioni. Noi dopo la pace generale eravamo oppressi dalle grandi masse di mercanzie estere, che dovevamo pagare col cambio de' nostri prodotti, che comunque abbondanti pure perchè depreziati

eravamo minacciati da una irreparabile calamità . Il sistema dell' assoluta libertà di commercio è lusinghiero allorchè sia generalmente adottato da tutte le altre nazioni ; ma una nazione che non si appiglia a quei mezzi di reciprocanza che dai Pubblicisti vien detta giusta rappresaglia , rimane al certo sacrificata .

Io vi ho fatto osservare che la nostra legislazione doganale e di navigazione riparò a tempo i colpi fatali di rovina a cui era esposta l' economia del Regno , e mentre si prodigarono premii d' incoraggiamento per far fiorire le costruzioni e la navigazione de' nostri legni mercantili , si prosciolsero da tanti nodi regolamentari e daziari l' estrazioni di tutti i prodotti indigeni , e si ragionarono i dazi d' importazione in modo da impedire l' affluenza delle mercanzie estere per lasciare un margine lusinghiero allo stabilimento delle manifatture , onde dar l' impulso alla creazione de' nuovi valori . Le dogane quindi in mano al Governo sono

divenute non solo mezzi di finanza , ma indirettamente mezzi come far prosperare lo stato della nostra interna economia . Voi già sapete che tali provvedimenti non sono stati per noi infruttuosi , avendo animato quel fermento , che già preesisteva per le utili industrie : E sebbene per chi considera attentamente le tariffe doganali molte cose vi trova , che parte in origine , e parte collo sviluppo delle circostanze e dell'esperienza si presentano degne di emenda , pure dobbiamo confessare , che il tentativo fu utile . Allorchè l'esperienza abbia fatto apprendere l'utilità del sistema , le emende sono e saranno sempre facili.

Al sistema di *restrizione* per le mercanzie estere , e di *favori* per facilitare l'estrazione de' nostri prodotti , e far prosperare la nostra marina mercantile si trovavano in opposizione gli stabilimenti dei portofranchi , delle scale franche , e delle fiere franche .

Vi erano presso di noi un porto fran-

co in Messina, una scala franca in Napoli, ed un'altra scala franca in Palermo, colla denominazione *Loco bastimenti*.

Non vi dispiaccia che io v'informi di questi stabilimenti ch'erano presso di noi, giacchè i privilegi le franchigie e le immunità delle fiere franche si trovavano per fortuna precedentemente abolite.

A Messina fu accordato il porto franco nel 1695. ; negli anni 1714 e 1728 furono promulgati alcuni regolamenti ; ed in fine coll' editto del 1784 furono ampliati i privilegi ed il salvacondotto di quella scala e porto franco. Con un tale editto si estese il salvacondotto per garantire i beni e le persone di tutti i negozianti delle diverse nazioni. Le franchigie si estesero a tutto lo spazio della città che venne considerato come un ammasso di magazzini, ove i generi esteri si consumavano senza alcun pagamento di dazi. Libera quindi era l'immissione e la riesportazione per l'estero a tempo illimitato

senz' alcun obbligo da far costare la già seguita importazione presso l' estero . In fine si guarentì l' osservanza de' privilegi e del salvacondotto de' beni e delle persone da non potersi rivocare senza precedere l' avviso quattro anni prima , ed in caso di guerra due anni .

La scala franca di Napoli fu stabilita nel 1633. Le scale franche a differenza de' portofranchi limitano a tempo determinato la durata del deposito , e nei casi di riesportazione vi è l' obbligo di esibire il certificato dell' arrivo e del sbarco nel luogo estero. La durata del deposito delle mercanzie estere della scala franca di Napoli fu fissato a due anni , che si estese in seguito a tre . I generi che dai magazzini della scala franca si destinavano al consumo godevano una diminuzione di dritti giusta una tariffa appositamente formata . I legni che vi approdavano erano esenti dai dritti di ancoraggio . I negozianti marinari del molo piccolo godevano il beneficio di un

altra diminuzione di dazio, ma i privilegi e le esenzioni con cui si favoriva il commercio delle mercanzie estere variavano di tempo in tempo, per cui mi sarebbe difficile e penoso di potervi dare un esatto ragguaglio. Nella decennale occupazione dei francesi per effetto delle riunioni daziarie in un sistema di percezione furono abolite le esenzioni e le franchige, e rimase la scala franca per il solo deposito colla facoltà della riesportazione mediante obbligo cauzionato. La durata del deposito fu limitata a due anni, oltre i mesi che decorrevano dal giorno della dichiarazione a tutto il Dicembre dell'istesso anno.

Il così detto luogo di bastimento presso la dogana di Palermo era presso a poco simile al sistema della scala franca di Napoli.

Dopo una sì minuta descrizione vi è ben facile il rilevare che questi stabilimenti, essendo unicamente diretti per favorire il commercio de' forestieri e le produzioni estere, erano in perfetta opposizione coi

principiî regolatori della riforma reclamata dai bisogni della nostra domestica economia e delle nostre relazioni commerciali. Aggiunger dovete, che da questi stabilimenti franchi, oltre de' favori di legge, erano così inseparabili gli abusi, che il porto franco di Messina solea con ragione chiamarsi un porto franco dell' intiera Sicilia, e delle vicine Calabrie, e che le scale franche di Napoli e Palermo erano una tentazione prossima al contrabbando.

Ma perchè conosco il vostro genio investigatore, son persuaso che vorrete una spiegazione su di una specie di contraddizione che si ravvisa nella maniera di pensare de' nostri maggiori. Essi attaccavano una grandissima importanza ai noti bilanci di commercio, e dai conti delle immissioni e dell' estrazioni formavano i loro giudizi su lo stato del loro commercio. Se le estrazioni superavano le immissioni la bilancia era attiva e favorevole, e si lusingavano che il supero de' prezzi s' in-

troitava con valori monetati; se poi le immissioni superavano le estrazioni la bilancia era per essi svantaggiosa e passiva, e si deplorava l'uscita della moneta. Quantunque sia oramai conosciuto quanto erano e sieno fallaci tali bilanci e le conseguenze che se ne deducevano, pure è inconcepibile come sotto quell'impero di opinioni erano tanto favorite le istituzioni franche, dirette a render passive e favorevoli le bilance commerciali che formavano la di loro prediletta occupazione.

Io vi darò una spiegazione che valuterete come vi piace. Le istituzioni franche a creder mio sono di un'origine italiana. Allorchè, per la scoperta del nuovo cammino delle Indie, l'Italia perdè il suo commercio, s'immaginò di riparar le perdite cogli stabilimenti franchi. L'Italia spogliata del suo commercio, ed avvezza a vedere le grandi masse di mercanzie che per mezzo de' suoi navigli si diffondevano in Europa, volle recarsi il piacere di va-

gheggiarli invitando gli stranieri a formarli. Essa non vide alcun limite, e non vi fu luogo che non ebbe un porto franco, una scala, una fiera franca, o che non vantasse o reclamasse privilegi di un libero esercizio di commercio, almeno in alcuni determinati giorni dell'anno.

Bisogna compatire i nostri buoni padri se tanto sospiravano, ed erano così gelosi delle fiere franche e di talune immunità commerciali, essendo questo il solo mezzo per render più facili le comunicazioni, allor che tante suggezioni vi erano, tanti pericoli nei cammini, tanti ostacoli ne' passaggi, e tante gravezze nelle contrattazioni. Voi perciò sotto questo aspetto considerar le potete con quell'istesso interesse, che nei tempi più rimoti guardar solete le *tregue di Dio* che in alcuni giorni recavano il pubblico riposo sempre perturbato dalle particolari ostilità, dagli odii, e dalle passioni de' nobili. Ma è sorprendente, che gl'Italiani potevano cadere in

errori su i portofranchi e le scale franche. Popoli una volta commercianti, che riconoscevano la floridezza della di loro esistenza politica ed economica da un commercio di trasporto ed attivo, e che in ogni parte dell' Europa aveano stabiliti i di loro mercati, non seppero vedere che, coi mercati e colle franchigie che si offrivano agli stranieri, si restituivano ad essi i capitali e le dovizie che precisamente cogli stessi mezzi avevano essi accumulati. Comunque però accadde quest' abberrazione, egli è certo, che ne' tempi decorsi si credea che l'abbondanza delle mercanzie forestiere rendesse florido uno stato, e voi troverete un documento di questa verità nel Proemio della Prammatica del 1633 su la scala franca di Napoli, ove noterete la buona fede colla quale si dichiara, che la scala franca sia benanche un beneficio agli stati e regni esteri. Quanto è vero che alcune verità si lascian sempre vedere anche a dispetto delle opinioni dominanti! Io cono-

scendo l'avversione che avete pei libri, che riputando forensi fate giacere nella polvere della libreria del fu vostro zio, e considerando che leggiate l'anzidetto proemio, vi acchiudo un foglio nel quale lo troverete trascritto di carattere del mio caro Giovannino, che volentieri si presta benanche di scrivere queste lettere sotto la mia dettatura in grazia dei confetti che ogni sera sollevate regalargli. (a)

(a) PHILIPPUS DEI GRATIA REX ec.

Essendosi conosciuto, che per le guerre, calamità, e contagio, che hanno travagliata l'Italia, si sia ristretto il commercio, e traffico de' negozianti in questa fedelissima Città di Napoli, e Regno, con notabil mancamento d'abbondanza di mercanzie, delle quali per l'addietro n'è stata piena, in grandissimo danno, così della suddetta Città, e Regno, come ancora de' Regni stranieri, per gl'impedimenti, che necessariamente seco hanno apportato le calamità già dette; per avviare, quanto sia possibile, a' detti impedimenti, e facilitare il traffico a' mercanti, e negozianti, acciocchè più volentieri si conducano in questa Città da qualsivoglia parte del Mondo mercanzie; in maggior quantità del passato, tanto per beneficio di questa fedelissima Città, e Regno, quanto d'altri stati, e Regni stranieri confederati di S. M. Cattolica; » Ci è paruto, con voto, e parere del Regio Collateral Consiglio appresso di noi assistente, e della Regia Camera della Sommaria, di concedere universalissimo porto, e scala franca, a tutti, e quali si vogliano vascelli di confederati, e non proibiti da S. M. che con robe, e mercanzie, approderanno al porto di questa fedelissima Città di Napoli, Isola, e Porto di Nisita, distretto dell'istessa Città, come colla presente concediamo nel modo seguente *videlicet* ec. ec.

Divisa l'Italia in tanti piccioli stati, ciascuno fece a gara di creare stabilimenti franchi, e di dispensar favori alle mercanzie estere, credendo così di far rivolgere il commercio dagli Stati vicini, e di richiamarlo nel proprio paese. Voi quindi vedete porto franchi, o scale franche in Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Palermo, Messina, Ancona, Venezia ec. ec.

Non passò guari che s'incominciarono a sentire le triste conseguenze di un tal sistema. Il commercio si estinse totalmente in Italia. Col commercio rimase spento ogni ramo d'industria, ed i nobili italiani, che riconoscevano dal traffico la loro opulenza e l'antico lustro delle loro famiglie, disdegnarono un mestiere che li rendeva semplici commissionari.

Il primo degli economisti, a mia notizia, che sospettò nelle istituzioni franche una delle cause della decadenza del commercio italiano fu il nostro concittadino Carlo Antonio Broggio noto pur troppo nel-

l'istoria della patria nostra per le disgrazie sofferte a causa delle sue critiche osservazioni su le monete. Egli scriveva nei principii del secolo passato, ed al genio per le cose amministrative accoppiar dovea una profonda meditazione, ravvisandosi nei suoi trattati delle idee che farebbero onore in tempi più illuminati. Egli dunque dimostrò, che i portofranchi, e le scale franche furono e sono nocive allo Stato al commercio ed ai particolari; vide le sorgenti delle ricchezze nell'industria; d'attento osservatore rilevò, che le città franche mancano di flotte di bastimenti e di attività, e che valea più un cantone di Firenze per le sue manifatture, che cento Livorno; osservò finalmente che le riesportazioni all'estero dai portofranchi e scale franche erano sempre mascherate, e che le precauzioni degli obblighi di certificati d'immissione erano illusorie, che anzi servivano per organizzare e non far scovrire le frodi.

Era dunque una verità evidente, che

le istituzioni franche erano nocive all'attività del commercio e della marina mercantile. Ed in vero portate uno sguardo su l'Inghilterra, l'Olanda, e su tutte le marine che godono di un traffico attivo, e voi non vi troverete affatto ombra d'istituzioni liberali per gli esteri. Girate col vostro pensiero i luoghi tutti ove vi sono portofranchi, e voi troverete che tutto il commercio è stato usurpato dagli esteri, per cui tali luoghi li potete francamente chiamare altrettanti stabilimenti di colonie estere.

Ma oramai una tal verità è bastantemente conosciuta. Voi non dovete ignorare, che in Francia dopo che i lumi della sana economia cominciarono a far meglio conoscere i veri interessi delle nazioni, si abolirono i portofranchi di Dunkerque, di Lorient, Bajonna, Saint-Jean de Luz, ed in Marsiglia istessa centro principale di commercio nel mediterraneo, e degli stabilimenti coloniali, quel porto franco venne

ridotto ad un semplice ben limitato deposito colle facoltà del transito e della riesportazione delle sole mercanzie del Levante nel corto periodo di diciotto mesi; facilitazione che venne forse conservata per un riguardo alle antiche capitolazioni tra la Francia e la Porta Ottomana. Vi rammento in fine l'esempio della Spagna, che nello scorso anno à abolito in Cadice quel portofranco che avea pochi anni prima organizzato.

Per siffatte considerazioni il portofranco di Messina, e le scale franche di Napoli e di Palermo, trovandosi in opposizione ai veri interessi della nazione e del sistema di commercio da noi adottato, avrebbero dovuto scomparire.

Piacque però al Real Governo di conservare tali stabilimenti portandovi una riforma restrittiva. Il portofranco di Messina si limitò ad un recinto chiuso di magazzini, e si abolirono le franchigie di dazi su i generi che ivi si consumavano.

Quel porto franco divenne così un semplice deposito di generi esteri colla facoltà illimitata della riesportazione all'estero. Si abolirono le tariffe del porto franco, e si sostituirono le nuove adottate per tutte le altre dogane del Regno; ma si accordarono delle diminuzioni di dazi su i generi che si destinano al consumo colle seguenti proporzioni.

Su i generi destinati al consumo di	
Palermo il	10 per 100.
de' Valli di Palermo, Trapani, e Girgenti il	10 per 100.
di Messina il	20 per 100.
degli altri luoghi della Sicilia il	15 per 100.
delle Calabrie il	15 per 100.
delle province bagnate dal Jonio, e dall' Adriatico il	10 per 100.
delle province bagnate dal Tirreno il	5 per 100.
della Città di Napoli l'	1 per 100.

La proporzione con cui furono stabilite tali diminuzioni daziarie fa sospettare, che il Real Governo ebbe forse più in mira di frapporre un' ostacolo al contrabbando, anzi che compensare le abolite franchigie de' generi che si consumavano in città, ovvero di estendere i privilegi di quel porto franco.

Le scale franche di Napoli e di Palermo furono ridotte a semplici depositi con essersi tolta la facoltà della riesportazione, in guisa che il regime del deposito non dà presentemente altro beneficio che di pagare il dazio con quelle stesse dilazioni ch'erano in uso sotto il sistema della scala franca.

Questa riforma regolata colle vedute di restringere i favori alle mercanzie estere, e di estirpare o almeno frapporre un ostacolo al contrabbando ed agli abusi, ci dà motivo a dover credere che l'istesso Governo non era persuaso dell'utilità di queste istituzioni, ed ove ad un partico-

lare sia permesso d'indagare le ragioni che poterono determinare il legislatore a conservarle ed a correggerle, troverebbe una sufficiente spiegazione, qualora riflettesse che l'Editto del porto franco conteneva un patto pubblico di dover prevenire tutte le nazioni quattro anni prima della sua revocazione, e che i rivolgimenti di sistema non possono operarsi con un sol colpo, ma gradatamente, affinchè i capitali senz'alcun perturbamento si rivolgano ad impieghi più utili, tanto maggiormente che l'adozione del nuovo sistema di commercio era un tentativo quantunque ben ponderato, pure sfornito di quell'appoggio che lo rendea sicuro; vale a dire l'esperienza unica maestra che decide su la sorte delle nuove direzioni che si danno al corso delle operazioni commerciali.

Inoltre se Voi ben considerate che il porto franco di Messina si elevò ad un deposito privilegiato per tutta l'estensione de' Reali domini al di qua e al di là del faro

affiancato ivi da due dogane collaterali, e da due altri depositi uno in Napoli, ed un'altro in Palermo, voi scorgerete ancora che un tal sistema nel mentre si avvicinava all' adottato piano di commercio, si coordinava colla costituzione dell' unità politica del Regno.

L' esperienza par che abbia coronato i calcoli di presunzione, come più volte in questa nostra corrispondenza vi ho fatto riflettere. Guardatevi però dal pensare di essere io dell' opinione di coloro che credono di non potersi le industrie di manifatture altrimenti proteggere che col mezzo di forti ostacoli daziari all' introduzione de' lavori esteri. Se io non simpatizzo colle istituzioni franche favorevoli al commercio estero e che arrecano danno alla nostra domestica economia, per altrettanto sono avverso ai principii del sistema esclusivo e delle esorbitanti tasse d' introduzione. Queste possono essere in qualche caso consigliate a tempo limitato come un primo

impulso d'incoraggiamento, ma non conviene giammai nè perpetuar la durata nè estenderle per un' inconsiderato sistema a tutte le specie di manifatture, nel qual caso i nostri indigeni lavori in vece di essere utili alla nazione riusciranno dannosi col solo vantaggio di pochi fabbricanti. Ci vuol perizia somma, o come suol dirsi, molto tatto di affari per regolare i dazi d'introduzione in modo da far soltanto prosperare le utili industrie, senza far estinguere lo spirito della gara colle manifatture estere, tanto utile e necessario per il perfezionamento de' lavori, e per equilibrare gl'interessi de' fabbricanti e de' consumatori. Ma io uscirei dal mio argomento se ragionar volessi su questa materia vastissima ove s'inviluppano le più ardue quistioni della politica economia.

Vi ripeto adunque che se l'esperienza à dimostrato utile il tentativo, non è già che molte cose non rimangono a farsi, ma i nostri voti limitar si dovrebbero.

1.° A perfezionarsi le tariffe doganali, correggendosi da taluni errori che sfuggirono nella prima fusione, e con una mano meno vacillante avvicinarle ai bisogni delle nostre industrie e delle nostre manifatture per favorir vieppiù quelle che l'esperienza ci ha ammaestrato di potersi utilmente coltivare, e per non ostinarci, almen per ora, in quelle altre che l'istessa esperienza ci ha insegnato, che ogni ulteriore impegno si rivolgerebbe a danno de' consumatori col solo profitto di pochi. Ove poi la finanza fosse in istato di farci dei doni sarebbe pur desiderabile una diminuzione sul dazio dell'estrazione de' nostri olii, ch'è l'unica derrata che rimase inceppata da un imposizione per mira finanziaria.

2.° Ad estendere gl'incoraggiamenti alla marina mercantile onde farla efficacemente impegnare nelle lontane navigazioni, avendo l'esperienza dimostrato che i primi impulsi han bisogno di essere secondati per corrispondere alla felicità del

disegno . Questi nuovi impulsi si rendono vieppiù desiderabili per quanto tendono non solo ad accrescere i profitti dell' industrie della navigazione mercantile , ma benanche per facilitare il cambio e la vendita delle nostre produzioni di agricoltura , e delle manifatture .

3.° A migliorare i nostri metodi di agricoltura ed i processi delle nostre industrie , onde portare le produzioni al maggior grado di perfezione che fia possibile per cambiarle cogli esteri con più facilità e con più vantaggio .

4.° Finalmente di portarsi per l'avvenire un'occhio vigile ed illuminato per quelle modificazioni , che l'esperienza e lo sviluppo delle cognizioni sapran consigliare.

Dopo tutto ciò qual giudizio ne formerete voi del progetto di un porto franco in Nisita ?

Con quanta diligenza avessi io letto il libro del Signor Afan de Rivera non ho potuto ben rilevare qual sia la sua opinione

sul sistema di commercio da doversi da noi adottare nello stato attuale delle cose , e se egli inclini per la restrizione o per la libertà da accordarsi alle mercanzie estere. Non si rileva neppure con chiarezza se le mercanzie che ivi s' immettono debbano godere beneficii di franchigie o di diminuzioni di dazio allorchè si destinano pel consumo interno , ovvero limitarsi a semplice deposito colla facoltà della riesportazione a tempo indeterminato ; se le riesportazioni debbansi far costare coi soliti certificati di arrivo e d' immissione all' estero , lo che sarebbe contrario all' istituzione del porto franco ; ed in fine se i bastimenti che ivi approdano debbano essere soggetti ai soliti dritti di tonnellaggio , ovvero trattarsi sul piede de' legni nazionali nel modo che son trattati in Messina , ed in tutti gli altri portofranchi.

Ove l' Autore su tutte queste particolarità non avesse serbato silenzio avrei potuto arbitrarmi d' indovinare il suo piano

d' idee , e se gli si avvicini , oppur si allontanati dal sistema sul di cui piede trovavasi stabilito il nostro commercio .

Sembra per altro che nella mente dell' Autore non il Portofranco , ma il gran Lazzaretto a peste in Miseno formi il suo principale obbietto , e che il Portofranco in Nisita diventi uno stabilimento secondario ed accessorio del Lazzaretto .

L' Autore perciò stabilisce un gran deposito di derrate nazionali in Pozzuoli ed un' altro in Castellamare , un portofranco in Nisita , un lazzeretto in Miseno , e par che il suo piano sia quello di far servire il lazzeretto come di richiamo de' bastimenti esteri , favorirlo con un deposito franco e privilegiato delle loro mercanzie in Nisita , e con questa occasione far smaltire i nostri generi depositati in Pozzuoli e Castellamare col ritorno de' bastimenti già vuotati nel portofranco .

Comunque il piano sembri felice e lusinghiero nel suo primo aspetto , pure

per le sue conseguenze potrebbe divenir fatale allo stato della nostra economia commerciale.

Io mi riservo nell'entrante settimana di dirvi la mia opinione sul lazzeretto, e per ora mi limito a pregarvi di non credere malfondato il mio giudizio su le conseguenze del piano dell'Autore.

Stabilendosi in Nisita un gran deposito di generi esteri, ed in Pozzuoli un altro gran deposito di generi nazionali, l'uno e l'altro deposito son formati col disegno di favorire il commercio degli esteri affinchè essi da un lato ci lascino le di loro mercanzie, e dall'altro si piglino i nostri prodotti. Quindi cesserà interamente la navigazione della nostra marina mercantile in quell'istesso modo che Livorno, e la Toscana non conta affatto più alcun naviglio mercantile; nè in Napoli vi saranno più bastimenti nazionali di commercio, come non ve ne sono in Messina. Le immissioni e le estrazioni sono limitate, ed ap-

pena chè apprestiamo agli esteri i comodi ed i favori tutti per recarci ciò che bisogna ai nostri usi e per pigliarsi quei prodotti di cui essi abbisognano, vedete bene che il traffico de' nostri legni dovrà immancabilmente finire.

Il Sig. Afan de Rivera vi ha stabilito gl' empori commerciali in tutta la periferia del Regno, progettando e tracciando con sommo accorgimento le strade per far dall' interno comodamente trasportare i generi onde col maggior risparmio potersi estrarre, ed animare e facilitare i cambi ed il traffico. Egli li ha al certo obliati nel vagheggiare i depositi generali in Pozzuoli ed in Castellamare, che ove acquistassero quell' importanza che si desidera assorbirebbero i parziali depositi.

Favorendosi colla istituzione di un portofranco l' introduzione ed il consumo dei generi esteri, i nostri stabilimenti d' industria e di manifattura riceveranno de' colpi da recidere le nostre ben fondate spe-

ranze , essendo oramai provato , che noi non possiamo concorrere colle manifatture estere senza frapporre degli ostacoli daziari alla di loro introduzione. E quanto anche il deposito di Nisita circondar si volesse di tutte le precauzioni , e non rivestirlo de' favori e delle franchigie che pur sono inseparabili dalle istituzioni de' portofranchi , il contrabbando essendo inevitabile a dispetto dellá più ben organizzata custodia , questo solo male sarà tanto possente da disquilibrare la pubblica finauza e dissestare lo stato delle nostre industrie .

I fautori de' portofranchi sogliono dire , che il nostro Regno essendo ricco di produzioni agrarie , e non potendosi creare le manifatture che con processi dispendiosi , convenga invitare gli esteri a portarci le di loro manifatture , onde in controcambio si possano prendere i nostri generi .

È assai specioso questo argomento , ma non si considera , che per quanto immensa possa essere l'affluenza delle mer-

canzie forestiere, non mai i nostri prodotti naturali potranno acquistare un valore superiore a quello che si fissa nel mercato generale. Riflettete che la degradazione de' nostri generi non è l'effetto dello stabilimento delle nostre manifatture, ma preesisteva per influenza di quello spirito attivo, industrioso e produttore che oggi anima tutte le nazioni; nè dobbiamo aspettarci che gli esteri diventano tanto generosi da acquistare i nostri generi ad un prezzo che non più loro accorda il mercato generale; in grazia del nostro stolido sacrificio di sopprimere le nostre industrie per consumare le di loro manifatture. Essi invece ci recheranno le loro mercanzie, e se i prezzi de' nostri prodotti non li convengono anderanno altrove a provvedersi. I bastimenti mercantili si caricano di quelle sole merci su le quali sicuro è il guadagno, ed ove un tal guadagno non si presenta ritornano vuoti. La soppressione adunque delle nostre manifatture nulla aggiungerebbe ai

valori de' prodotti naturali, ma farebbe soltanto diminuire lo stato della pubblica ricchezza, che non si compone già della sola moneta o de' soli prodotti naturali, ma di tutte le specie di produzioni che hanno valori, e che unitamente concorrono a render ricca e florida una nazione.

Cosa mai direste ad una nazione, che prima vivea colla sola industria delle manifatture, e che mettendo poi a laboriosa cultura un suolo ingrato lo abbia reso ricco di produzioni agrarie, conservando tuttavia le sue manifatture già depreziate nel mercato generale? Consigliereste forse di far ritornare i cardi selvaggi nei suoi campi, e di persuaderla che con questo mezzo le sue manifatture acquisterebbero l'antico pregio e valore? Avreste forse il coraggio di far rilevare i vantaggi di questo progetto col rappresentar che gli esteri arrelando i loro naturali prodotti rendono lieti i porti coi loro navigli; ricche le città collo stabilimento delle lo-

ro case di negozio , e colla distribuzione delle somme per salari alle persone addette ai trasporti ai sensali ed agenti di negozio , per l' accrescimento de' contratti ; ed in fine per gli affitti de' magazzini ? Vi sembrerà forse ciò una caricatura ? Eppure il caso è l' istesso , e simili sono i ragionamenti , che spesso è inteso dai fautori de' portofranchi e delle antiche relazioni commerciali , come se una marina nazionale sparsa in tutti i porti ; delle case cittadine di negozio moltiplicate nelle diverse città marittime ; e le nuove domestiche industrie non rendessero nelle rispettive nazioni più lieto e florido il commercio per esser propri e non forestieri i profitti , e come se le nuove industrie di agricoltura o di manifatture non diffondessero più utilmente i salari e le mercedi agli operai ai travagliatori , e non esigessero locali e magazzini per gli stabilimenti delle industrie , e pel deposito delle nuove produzioni .

Vi era un tempo in Napoli la scala

franca che nel 1824 venne ridotta a semplice deposito, come vi ho accennato. Curioso nelle mie ricerche volli indagare quali conseguenze avesse prodotto nell'economia commerciale un tal cambiamento. Comunicai questa mia idea a persona che ai mezzi di riscontrare i registri dell'amministrazione delle dogane, accoppiava un talento perspicace, e non ordinarie cognizioni in affari di commercio. Egli mi recò degli stati dai quali rilevai che dal 1818 al 1823 tempo in cui viggeva la scala franca si erano estratte da questa parte de' Reali Dominii, cioè dalla Sicilia citeriore delle mercanzie ammontanti ad un valore di ducati 17,335,092 e che nel tempo del regime del deposito, cioè dal 1824 al 1829 si erano estratte delle mercanzie di un valore di ducati 28,121,733,57.; ed in fine che dal 1824 al 1829 sieno ritornati vuoti all'estero 287 bastimenti di diverse nazioni vale a dire circa 48 bastimenti in ogni anno.

Vi è dunque sotto il regime del deposito, vale a dire sotto il sistema ristrettivo una maggiore estrazione di valori, ed un ritorno considerevole di bastimenti vuoti all'estero.

Io ingenuamente vi dico, che questi risultamenti non debbono già esclusivamente attribuirsi al solo cambiamento del sistema della scala franca ed a quello del semplice biennale deposito. Oltre che il calcolo de' valori e de' prezzi che si danno alle merci che si estraggono sia difficile ed incerto, rifletter dovete che in questo ultimo periodo in cui le estrazioni sono state maggiori, i generi indigeni si trovavano affrancati da ogni pagamento di dazio, e la marina mercantile incoraggiata con efficaci mezzi ad esercitare il commercio, e ad affrontar finanche le navigazioni di lungo corso per portare allo straniero i nostri prodotti. In ogni modo da questo confronto vi convincerete, che le estrazioni non si favoriscono invitandosi i legni esteri colle scale franche e coi portofranchi giacchè sotto ancora il

sistema di restrizione non manca l'affluenza degli approdi de' legni esteri, ritornando vuoti circa 50 navigli in ogni anno per andare altrove a levare i loro carichi.

I portofranchi e le scale franche non possono lusingare che le sole case di negozio stabilite sul piede delle commissioni, e solite a guardar la ricchezza pubblica coi soli bilanci delle loro provvisioni. Ma supponendosi anche che collo stabilimento del porto franco un commercio di generi esteri si stabilisse su di una base larga ed estesa, fuggir deve la speranza che le nostre case di negozio abbiano un tal profitto. Vi si stabiliranno allora gli esteri, che diventeranno i commissionari delle di loro rispettive nazioni. Anche gli utili delle provvisioni fuggiranno dai nostri bilanci commerciali, e ad altro non potremo aspirare che a divenire semplici agenti di negozio e giovani di banca delle case estere.

Del rimanente la nostra geografica situazione è tale, che il porto franco a Nisita giammai potrà divenire un gran deposito

di generi esteri . Noi siamo circondati da portofranchi . In Civitavecchia Livorno Genova Messina Marsiglia Corfù Ancona Venezia Trieste vi sono dove portofranchi ed ove stabilimenti di depositi . Ad eccezione di Trieste per le ragioni che in appresso vi dirò , in tutti gli altri enunciati luoghi tali stabilimenti sono simulacri anzi che veri portofranchi , nè potea accadere diversamente , appena che i generi che ivi si depositano non si diffondono che pel consumo di scarse e limitate popolazioni . Nel portofranco di Nisita adunque non vi si depositeranno altre merci , che quelle soltanto che abbisognano pel consumo di Napoli e di qualche vicina provincia , giacchè la Sicilia ulteriore e le Calabrie continueranno a provvedersi da Messina per le franchige di cui gode quel portofranco , e le province bagnate dall' Adriatico da Trieste e da altri luoghi di deposito più vicini .

E quì cade a proposito di dirvi che possono alle volte concorrere talune circostanze da consigliare l' esistenza de' porto-

franchi. Esse possono nascere dalla necessità di far depositare in luoghi lontani le produzioni de' propri stati e delle colonie dipendenti e di farle assortire coi prodotti delle altre nazioni onde favorirne lo smercio, ovvero per dare ai vasti imperi che hanno brevi linee di comunicazioni marittime un punto libero di traffico. Sotto il primo aspetto voi considerar potete i portofranchi di Malta e di Corfù. Era necessario agl' Inglesi stabilire in quei luoghi de' portofranchi per depositare liberamente le loro produzioni, e diffonderle coll' assortimento di altri prodotti esteri alle vicine nazioni. Sotto questo rapporto simili istituzioni sono da riguardarsi come altrettanti stabilimenti coloniali.

Sotto l' altro aspetto voi considerar dovete i portofranchi di Trieste e di Odesa. Dal primo si esercita il traffico ed il commercio dell' intiera Germania e della Svizzera, e dal secondo quello del vasto Impero della Russia nel Mar-Nero.

Sotto il primo aspetto sarebbe per noi

desiderabile avere un porto franco in mare lontano per portare i nostri prodotti, e farli assortire cogli altri generi esteri, onde diffonderli in quelle lontane nazioni: sotto il secondo noi non possiamo affatto assimilarci coi grandi e vasti imperi eccentrici del mare. Il nostro regno picciolo in se stesso si presenta in tutti i suoi lati al mare, ed offriamo agli esteri un porto franco in Messina, un deposito in Napoli ed un altro a Palermo, circa trenta dogane d'immissione, ed in fine un estesissima linea in cui non difficile riesce il controbanda.

Ma già questa mia lettera è divenuta lunga pur troppo, ed avrà pur oltrepassato i limiti della prolissità. Io perciò son stanco di dettare ma non mi stancherò giammai di far voti al Cielo pel bene di questo paese, e per la vostra felicità.

Sono ec.

Napoli 9 Febbraro 1833.

QUARTA LETTERA.

Tutto è calcolo oggigiorno, mio caro D. Biagio, e tutti i progetti non sono animati che dal solo interesse. È questo il genio del secolo e la conseguenza di quello spirito di commercio, che colle sue incursioni ha stabilito da per ogni parte le sue nobili ed illustri conquiste. Non è già che anche prima e sempre il profitto ed il vantaggio non abbiano esercitato il loro dominio. Quell' *auri sacra fames* è di un' origine antichissima antidiluviana e coeva dell' uomo istesso, e *secol d' oro* di fatti dissero i poeti la prima felice età dell' uomo. Ma nei tempi che non sono a noi tanto vicini tutte le uma-

ne istituzioni erano dirette da fini più nobili, o almeno prendevano le tinte or di una divozione religiosa or dell'eroismo or della beneficenza e che so altro, e se in tutto s'intrudeva immancabilmente lo spirito di profitto di speculazione e di fortuna, ciò però non formava quello che graziosamente suol chiamarsi il buon tuono del secolo da voi altri giovani, sebbene un uomo che à sorpassato trent'anni, qual voi siete, cominci a perdere i privilegi della gioventù.

Or la peste bubbonica del Levante dopo le prime stragi fatte in Europa destò tali spaventi, che i navigli infetti o provenienti da luoghi sospetti erano da per ovunque discacciati. Sono troppo patetiche le descrizioni delle navigazioni di quei legni abbandonati inesorabilmente alla discrezione delle onde. Ma per quanto maggiore era il rigore con cui venivano discacciati, tanto più crescevano i pericoli della salute pubblica, da poi che astretti dalla necessità

dovevano i Capitani mentire e lo stato dell'equipaggio e quello delle provenienze onde procurarsi un'asilo. La pietà quindi e l'oggetto più sacro della pubblica salute diedero il primo moto alla fondazione de' lazzeretti, ma i Governi erano sempre timidi e vacillanti nel dar ricovero agli appestati, temendo il rischio di un interdetto alle comunicazioni commerciali, che l'allarme dell'esistenza del contagio avrebbe provocato dalle vicine nazioni. L'Europa quindi era agitata in quel modo medesimo che lo siamo noi stati pel *Cholera Morbus*, e quindi siccome ognuno dicea la sua, non mancarono di quelli che proponevano un lazzeretto comune a tutte le nazioni da stabilirsi in un isoletta remota del Mediterraneo, da dichiararsi per sempre neutrale, e destinata a ricevere e spurgare i bastimenti infetti o gravemente sospetti, e come tali discacciati dagli altri luoghi.

La peste del Levante cominciò a perdere la sua ferocia nelle opinioni degli uo-

mini, mostrandosi meno refrattaria ai trattamenti medici e capace di essere frenata dai regolamenti di precauzioni sanitarie. I lazzeretti perciò non più destavano spaventevoli agitazioni, e quindi lo spirito commerciale e di profitto cominciò a considerarli come mezzi indiretti di commercio, e di una riflessibile utilità.

Con questa veduta di somma utilità commerciale si progetta un Lazzeretto a peste in Miseno.

La prima idea che si desta all'annuncio di questo progetto è quella, se sia o pur no della convenienza di ergere un tale stabilimento tanto vicino ad una popolosissima capitale, ove ben tristi ed allarmanti esser possono le impressioni della presenza di un contagio. Ma supponiamo pure che mercè una saggia ed attenta amministrazione vi sia tutta la possibile polizia da tener lontana ogni pericolo o timore, e lusighiamoci che una tal confidenza sia tanto profondamente sentita, che l'esistenza della

peste bubbonica della febbre gialla o del cholera indiano in Miseno allontanì qualunque agitazione da questa vasta mètropolì, ed ogni scrupolosa osservazione delle altre nazioni su le nostre provenienze. Non ci fermiamo su questa idea, che pur l'esperienza ci potrebbe una volta istruire che non meritava di essere abbandonata al disprezzo, e consideriamo la quistione sotto il solo aspetto del commercio.

Un gran Lazzaretto a peste non può separarsi dal portofranco per depositarsi e liberamente riesportarsi le mercanzie. In passata io vi dimostrarai che i portofranchi sono dannosi. In questo Regno perciò che non è già di una grande estensione, essendovi un portofranco in Messina, e due depositi di generi esteri uno in Palermo ed un' altro in Napoli, la creazione di un' altro portofranco trascinerebbe seco irreparabilmente la nostra commerciale ed economica rovina. Ma voi dir potrete che, i lazzaretti essendo stabilimenti di sicurezza utili anzi

necessari per una nazione commerciante e che è impegnata a proteggere le navigazioni di lungo corso della sua marina mercantile, potrebbe la istituzione organizzarsi in modo da favorire anzi che nuocere lo stato della nostra pubblica economia.

Saggio ed accorto è un tal divisamento, ed io sotto questo solo aspetto amo di favellar brevemente, impegnandomi a sfuggire la noia di quella prolissità nella quale trascorsi nel passato ordinario.

Bella è la descrizione che fa l'autore della geografica posizione del Regno delle due Sicilie, ed io amo di dettarne il sunto per procurarmi il piacere di rileggerla.

Il Mar Mediterraneo nella sua estesa lunghezza e picciola larghezza facilita le comunicazioni della vasta estensione di paese che lo circonda, cioè dell' Africa dell' Asia e dell' Europa. Verso il mezzo della sua lunghezza si avvanza il nostro Regno occupando la maggior parte della sua

larghezza tra le coste dell' Albania e quella della Reggenza di Tunisi , e dividendo il Mediterraneo in due conche quasi uguali , l' una ad Oriente e l' altra ad Occidente . E siccome sarebbe riuscita incomoda alla navigazione la comunicazione tra le due conche , così provvida natura verso il mezzo delle nostre lunghe coste ha aperta un altra comunicazione centrale per mezzo del Canale di Messina , o del Faro .

Dopo una tale descrizione ognuno si aspettava di veder prescelto il Faro di Messina come centro di tutte le operazioni commerciali del Mediterraneo e del Regno . Ma all' Autore è piaciuto di prescegliere un punto della costa della Campagna felice , come la parte più nobile dell' Italia , e perchè nei tempi della grandezza romana vi si trovavano stabiliti i più ricchi ed i più grandi empori del mondo .

È fuor di dubbio , che la situazione del nostro Regno lo favorisce per divenire

il centro delle operazioni commerciali del Mediterraneo. È fuor di dubbio ancora che lo stabilimento di un lazzeretto potrebbe animare la nostra marina mercantile ad intraprendere le navigazioni del Mar nero del Levante, ed ove fosse incoraggiata a questi tentativi, grandi vantaggi potrebbero derivare al nostro commercio, e forse un orizzonte più brillante si presenterebbe alla fantasia de' politici eruditi che rinnovassero le memorie di Leibnitz su le spedizioni d' Egitto. Ma se gl' incoraggiamenti mancano, e se il concorso de' legni esteri facesse cader nell' inerzia la nostra marina, il lazzeretto in questo caso dovendo essere affiancato da un porto franco, anzi che giovarci cagionerebbe la rovina del nostro sistema commerciale.

Augurandomi però che un' amministrazione sempre accorta vigili attentamente colle più ben intese istituzioni di associare i vantaggi del lazzeretto colla prosperità della nostra economia commerciale, io se-

guendo le orme delle località descritte dall'Autore e non il genio per le antiche grandiose memorie, il luogo che crederei più adatto per lo lazzeretto sarebbe in Messina. Ivi già vi è un porto franco che inseparabilmente dev'essere riunito al lazzeretto, ed ivi non solo i bastimenti della Sicilia, ma dei luoghi tutti bagnati dall'Adriatico dal Jonio e dal Tirreno potranno comodamente purgare le contumacie. Ove il lazzeretto si stabilisca in Miseno la marina del golfo Adriatico affronterà le difficoltà di una lunga e varia navigazione che l'anno distolta finora e la distoglieranno sempre di mettersi in comunicazione con Napoli.

Sotto questi rapporti adunque a me sembrerebbe che il punto meglio indicato sia Messina, e convien persuaderci, mio ottimo amico, che ove un lazzeretto organizzar si volesse in modo da arrear giovanenti e non pregiudizi al nostro commercio, tali utili e vantaggiose istituzioni

situar si dovrebbero in luoghi centrali distanti dalla capitale, ove tanti altri vantaggi si godono, affine di animare l'attività nelle province, diffondere i mezzi di risorse e delle utili industrie in tutta la lunga linea del Regno, e far scomparire così le cicatrici di quelle piaghe profonde cagionate dai sospettosi governi de' Vicerè, e dalla costituzione di Pietro di Toledo.

Un altro mio pensiero amo di comunicarvi. In tutti i grandi stabilimenti conviene procedere per gradi e con precauzione. Un lazzaretto a peste, ed assolutamente sporco potrebbe nella sua prima istituzione cagionar degli allarmi nell'ordine sanitario, e de' rivolgimenti imprevedibili nella nostra economia commerciale che niuna mente, per quanto perspicace, potrà giammai indovinare senza il soccorso dell'esperienza. Il saggio Fenelon assimilava il corso delle operazioni commerciali a quello delle acque che, quando si vogliono far deviare dall'antico loro letto, si rischia di

farle smarrire ne' meati occulti, o che aprendosi da loro nuovi canali portano la fecondità e l'abbondanza in luoghi lontani e stranieri.

Con quell'avvedutezza adunque che la prudenza raccomanda, la prima istituzione del lazzeretto in Messina non dovrebb'essere assolutamente a peste ma di quelli che diconsi semisporchi, col disegno d'ingrandirsi e di portarsi alla sua completa perfezione, ove il tempo ne facesse conoscere i vantaggi del primo esperimento.

Ed affinchè la vostra curiosità non mi richiami ulteriormente su questo argomento col desiderio di voler sapere le mie idee intorno ai provvedimenti atti ad associare il lazzeretto con delle istituzioni proficue al commercio nazionale, vi prevengo che io sarò mai al caso di contentarvi, mancandomi quelle positive cognizioni che formano la scienza e la perizia di un pubblico amministratore. Qualunque però sieno le ordinanze regolamentarie, le norme ed i principii a doversi serbare sarebbero

1.° I generi esteri si dovrebbero depositare in recinto chiuso colla sola facoltà della riesportazione, ed ove si destinano pel consumo spedirsi colle regole generali di dogana senza N godimento di alcuna franchigia daziaria.

2.° Vi dovrebbe essere una tariffa de' dritti di stallaggio e di lazzaretto, cui saranno soggetti i bastimenti esteri ed i generi che coi medesimi si trasportano.

3.° I bastimenti nazionali e le mercanzie coi medesimi condotte dovrebbero esentarsi dal pagamento di tali dritti, o farli soggiacere ad una picciola frazione.

4.° Il cabotaggio de' generi esteri dal porto franco per i luoghi del Regno dovrebbe farsi con legni nazionali.

Continuatemi l'onore della vostra amicizia, mentre io sono, e sarò sempre con ogni sorta di stima.

Napoli 12 febbrajo 1833.

ALCUNE RIFLESSIONI

SULL' OPERA INTITOLATA:

DEGLI ODIERNI UFICII

DELLA

TIPOGRAFIA E DE' LIBRI

del signor Carlo Abele.

PARE che abbia l'autore considerato la quistione sotto un solo punto di vista, cioè la parte scientifica ponendo in non cale la parte economica, la quale nella posizione in cui siamo reclama più di ogni altro il potente e valevole appoggio del Governo.

Se l'opera estera, scritta in lingua straniera, è interessante, si traduce, si stampa e si smaltisce in Napoli. Se per sua natura quest'opera non trovasse compratori in numero sufficiente, e quindi non convenisse tradurla e stamparla, allora per poche copie che andrebbero in mani di pochi uomini



facoltosi perchè voler rovesciare l'imponente edificio della nostra industria? Qual funesto consiglio!

Abbiamo qui due specie di restrizione ma mitigate (1); cioè la restrizione morale e la materiale. L'una sta nel dazio imposto su' libri esteri, a favore della stamperia, e l'altra consiste nelle misure prudenziali adottate dal governo; talchè l'autore avrebbe dovuto abordar la quistione con più franchezza col dire: togliete la censura; ma è questo una idea da suggerirsi?

In tal guisa, senz'avvedersene, piacemi crederlo, il Sig.^r Mele si è dichiarato campione assoluto de' libraj. La fabbricazione della carta, la fonderia de' caratteri non che la tipografia, furono da lui per nulla apprezzate. Intanto chi può ignorare che le medesime, mercè i di loro progressi palpabili ed eziandio straordinarj, avuto riguardo al breve tempo decorso da che furono protette dalla tariffa, concorrono a vantaggio della pubblica prosperità, come danno altresì chiara prova del luminoso posto a cui aspirar

(1) L'opera stessa dell'autore ce ne somministra una prova evidente.

può il Regno di Napoli in fra le nazioni più industriose?

La quistione essenziale d'altronde sta appunto nel risultamento che ci proponghiamo di conseguire; e ciò senza tradire il saggio e ben inteso scopo ch'erasi prefisso il legislatore quando imprese di spingere e di stimolare i rami tutti della nazionale industria. Quindi uopo è decidere se conviene agl'interessi generali del paese il proteggere in preferenza i libraj a prò dell'unico e particolar loro vantaggio, nulla curandosi di mandare in rovina un'altra parte ben più importante della nascente nostra industria.

Che cosa è un librajo? egli è uno speculatore che apre un magazzino, lo riempisce facendo assortimento di libri sì nazionali che stranieri per spacciarli; occupa al più 5 in 6 persone addette alla vendita ed alle scritture: ecco tutto.

Che cosa è all'incontro un fabbricante di carta, un fonditore di caratteri, un tipografo? Il primo erige una fabbrica, somministra lavoro e pane ad una quantità di braccia per la costruzione della medesima; chiama intorno a se lavoranti, il cui numero

ascende da 150 e più secondo l'importanza dello stabilimento; mette a contribuzione le arti meccaniche ed idrauliche per la costruzione delle macchine e pel moto che debbasi imprimerle; impiega molti prodotti chimici, non che le materie prime esistenti nel paese, e fra l'altro gli stracci i quali, mercè le di lui cure convertonsi in carte pel consumo del Regno, che dovea prima comprarle a carissimo prezzo dall'estero. In fine il carrettiere vi rinviene anch'esso un utile nel trasporto della carta dalla fabbrica sin' al luogo di vendita.

I fonditori di caratteri e più di questi le stamperie esistenti quasi tutte nella Capitale, occupano anche essi un numero infinito di braccia, numero che va ognor crescendo, in ragione de' progressi evidenti di questi due importanti rami d'industria. Che diverrebbero ormai tanti operaj coll'incaglio che risulterebbe dall'effetto di una legge che venisse a colpire l'industria che li sostiene?

Da ciò si giudichi se convien meglio proteggere la libreria a danno delle cartiere, delle stamperie, delle fonderie di caratteri e di tanti altri importanti oggetti che vi si

riferiscono, o lasciare le cose nello stato in cui ora ritrovansi. La libreria qual figlia dell'industria deve ingrandirsi e svilupparsi coll'ingrandimento e lo sviluppo di quest'ultima, e non già a suo discapito, altrimenti sarebbe sottomettere il principale all'accessorio, per ricadere poscia nel caos della miseria primitiva.

Senza punto annoverare l'Inghilterra, la Germania nonche tutti gli Stati Italiani, ove esistono leggi protettrici ed anche proibitive, la Francia cui l'industria, per ciò che riguarda la carta, la fonderia e la tipografia, ha toccato il più alto grado di perfezione (perfezione dovuta, come in Napoli, ad una tariffa ben regolata), la Francia dico, non pensa al certo di spogliare i fabbricanti di sì fatta protezione, togliendo o scemando il dazio che gravita ivi sulla carta e su i libri esteri; ben al contrario considera tuttavia tale dazio qual *Palladium* di questo ramo della sua industria; lo considera qual baluardo contro l'invasione dell'edizioni straniere, e massime contro quelle di Bruxelles, il cui moderato costo recherebbe un danno grave e positivo alla

tipografia francese , se queste entrar potessero in Francia senza un dazio che ne livellasse il valore co' prodotti indigeni.

Ora se la tipografia francese ch'è giunta all'apice del perfezionamento , reclama ancora il mantenimento di quella suindicata protezione che le diè vita , energia e forza, come ammettere che la tipografia napoletana che non dirò essere nell'infanzia , ma ch'è tuttavia adolescente, venga abbandonata in balia a se stessa togliendole giusto quella protezione che la spinse in così breve tempo nella via del progresso? A parer mio l'errore sarebbe immenso , incalcolabile, compromittente molt'interessi, interessi che formano parte integrale della pubblica ricchezza.

Forse verrà il momento in cui si potrà senza pericolo modificare l'attuale tariffa concernente l'immissione de' libri esteri ; sarà eziandio allora una ben intesa misura; ma lontano è ancora da noi questo momento , dovendo prima arrivare a quel grado di perfezione che distinguono le nazioni più industrie , onde con esse vittoriosamente gareggiare , oppure ricavare un'utile risultante da una concorrenza emulatrice e non

già distruggitiva , come ora lo sarebbe, per inuguaglianza di forze, delle nostre sostanze.

Ma è questa l'attuale nostra posizione?

Per rispondere a ciò affermativamente, bisognerebbe avere un'idea falsa dello stato delle cose, o pur mosso da particolari mire, voler ad ogni costo rendersi l'organo ostinato di alcuni privati interessi. Ma fortunatamente questi non potranno mai prevalere presso di un Governo illuminato, che può con soddisfazione contemplare i consolanti e felici effetti dell'incoraggiamento e protezione che conceder seppe a tutti i rami della nazionale industria!

Egli trova in questi medesimi augurati effetti una ragione potente onde perseverare nel sistema con tanto successo sin ora adottato.

D'altronde conviene qui di non agire leggiermente, ma bensì tutto ponderare con giustizia riflessione ed esattezza; conviene consultare ed ascoltare tutti gl'interessi i quali trovansi fra loro in conflitto. Se parlano i libraj, parleranno anche i fabbricanti di carta, i fonditori di caratteri, i tipografi, i legatori di libri, i fonditori di ferro,

i meccanici , i mercanti di stracci e moltissimi altri che tutti dipendono da questa industria.

Che si ascoltino.

G. MILLENET.